



প্রতিবেদন

ঢাকায় যানজট

● খন্দকার তাজউদ্দিন

যানজট ও জলাবদ্ধতায় নাকাল রাজধানীর অধিবাসীরা। দুর্ভোগ-দুর্গতির কোনো সীমা-পরিসীমা নেই তাদের। আর তারই স্বীকৃতি হিসেবে বিশ্বে বসবাস অযোগ্য শহরের তালিকায় শীর্ষস্থান পেয়েছে বাংলাদেশের রাজধানী ঢাকা। দম আটকানো দূষণে আয়ু ক্ষয় হচ্ছে। যানজটে ঘণ্টার পর ঘণ্টা হারিয়ে যাচ্ছে জীবন থেকে। ঢাকা চেম্বার অ্যান্ড কমার্সের তথ্যমতে, যানজটের কারণে বছরে ৮১ লাখ ৫০ হাজার কর্মঘণ্টা নষ্ট হচ্ছে। এর মধ্যে ব্যবসা-বাণিজ্যের কর্মকাণ্ডের সময় নষ্ট হচ্ছে ৪০ শতাংশ। টাকার অঙ্কে তা ২০ হাজার কোটি। যানজটের কারণে ব্যবসায়ীরা প্রতি বছর আর্থিকভাবে ক্ষতিগ্রস্ত হচ্ছেন। ফলে নতুন নতুন বিনিয়োগ বাধাগ্রস্ত হচ্ছে।

যানজটের সঙ্গে শুরু হয়েছে জলাবদ্ধতা। ড্রেনেজ বা নিষ্কাশন ব্যবস্থা প্রায় অচল হয়ে পড়েছে, সামান্য বৃষ্টিতেই রাস্তায় হাঁটসমান পানি জমে যায়। আর চলতি বর্ষায় তা মারাত্মক আকার ধারণ করেছে। ঢাকার

আশপাশের নদ-নদীতে পানি বেড়ে যাওয়ায় রাজধানীর পানি নামতে বিলম্ব হচ্ছে। সুইস গেটগুলো প্রায় অকেজো হয়ে গেছে। ফলে শহরের নিম্ন এলাকা মাদারটেক, বাড্ডা, আশকোনা, দক্ষিণখানের বাসাবাড়িতে পানি ঢুকে পড়েছে। একটু ভারী বৃষ্টি হলেই তা বন্যার রূপ ধারণ করছে।

রাজধানীতে বড় ঢল নামার সঙ্গে সঙ্গে মালিবাগ, মগবাজার, শান্তিনগর, পল্টন, ধানমন্ডির বিভিন্ন রাস্তা, খ্রিন রোড, উত্তরার কয়েকটি সেস্টেরে ব্যাপক জলাবদ্ধতা দেখা দেয়। প্রতিটি এলাকার রাস্তায় দেখা দেয় তীব্র যানজট। বাধ্য হয়ে বহু মানুষ গাড়ি থেকে নেমে হেঁটে চলাচল শুরু করে। এ সময় বৃষ্টির পানির সঙ্গে ময়লা পানি মিশে একাকার হয়ে যায়। উভয় পানির মিশ্রণে পানি অন্য আকার ধারণ করে। সে কারণে রাস্তায় থাকা খানাখন্দ নিরূপণ করা অসম্ভব হয়ে যায়। ফলে প্রায়ই খানাখন্দে পড়ে দুর্ঘটনা ঘটে।

খোঁজ নিয়ে জানা যায়, শান্তিনগর থেকে মালিবাগ, মৌচাক হয়ে বাংলামোটর পর্যন্ত ফ্লাইওভার নির্মাণের কাজ চলছে দুই বছরেরও বেশি সময় ধরে। রাস্তা খোঁড়াখুঁড়ির পর কোনো

কোনো স্থানে পিলার তৈরির কাজ সম্পন্ন হলেও পাশের রাস্তায় তৈরি হওয়া খানাখন্দ ভরাট করা হয় না। বৃষ্টি ছাড়াও এখানে যানবাহন চালাতে হয় ঝুঁকি নিয়ে। আর জলাবদ্ধতার পর এলাকাটি রীতিমতো মরণ ফাঁদে পরিণত হয়। এ অবস্থা মগবাজার থেকে সাতরাস্তা মোড় পর্যন্ত।

বর্তমান সরকার ক্ষমতায় এসে রাজধানীবাসীর নাগরিক সুবিধা বৃদ্ধির জন্য ঢাকা সিটি করপোরেশনকে দুই ভাগ করে। কিন্তু সরকার যে প্রত্যাশা নিয়ে ডিসিসি ভাগ করে তা পূরণ হয়নি। ডিসিসি ভাগ করা হলেও নাগরিক সুবিধা ন্যূনতম বৃদ্ধি পায়নি। বরং দিন দিন সেবার মান নিম্নগামী হচ্ছে। ডাস্টবিনগুলো থেকে নিয়মিত ময়লা সরানো হচ্ছে না। ড্রেনগুলো পরিষ্কার করা হয় না দীর্ঘদিন ধরে। ফলে বৃষ্টি হলে ড্রেন দিয়ে পানি দ্রুত নামতে পারে না। আবার যেসব ড্রেন চালু আছে সেগুলো পলিথিন ও ময়লা-আবর্জনায় বন্ধ হয়ে যাওয়ায় পানি দ্রুত সরতে পারে না। ফলে বৃষ্টি হলেই ড্রেন ভরে পানি উপচে রাস্তায় উঠে পড়ে। উত্তর ও দক্ষিণ ডিসিসির যারা এই ড্রেনেজ ও আবর্জনা নিষ্কাশন বা বর্জ্য নিষ্কাশনে



জলজট



জড়িত, তারা অন্যের কাঁধে দোষ দেয়।

জানা যায়, গ্যাস, বিদ্যুৎ, পানি, পয়ঃনিষ্কাশন, বর্জ্য ব্যবস্থাপনা একটি সংস্থা দেখে না। রাজউক, সিটি করপোরেশন, বিদ্যুৎ বিভাগ, ঢাকা ওয়াসা রাজধানী উন্নয়নের সঙ্গে জড়িত, উন্নয়নমূলক কাজ একে একে সংস্থা একে একে সময় করে। এসব সংস্থার মধ্যে ন্যূনতম সমন্বয় নেই। 'জুন ফাইনাল'কে মাথায় রেখে সব সংস্থাই তাদের তৎপরতা বেশি বাড়ায় 'জুন' মাসে। ফলে এ সময় রাস্তা খোঁড়াখুঁড়ি বেড়ে যায়। সাধারণত দেশে বৃষ্টি হওয়া শুরু হয় তখনই। বৃষ্টির পানিতে রাস্তা খোঁড়াখুঁড়ি ব্যাহত হয়। ফলে যানজট আরো বাড়ে।

খোঁজ নিয়ে জানা যায়, ঠিকাদার ও ইঞ্জিনিয়াররা কাজের মওসুম হিসেবে মে-জুন মাসকে বা বর্ষাকালকে বেছে নেন। কারণ, রাস্তায় ইট-পাথরের কাজ করতে বৃষ্টির পানি সহায়ক শক্তি হিসেবে কাজ করে। তাছাড়া এ সময় মাটি নরম থাকায় খোঁড়াখুঁড়ি করতে সুবিধা হয়। যে কারণে ঠিকাদাররা ইঞ্জিনিয়ারদের সঙ্গে যোগসাজশে এ মওসুম বেছে নেন। বছরের শেষ সময় হওয়ার কারণে ইঞ্জিনিয়ারদেরও কমিশন নিতে সুবিধা হয়। ঠিকাদাররা কোনোরকমে কাজ সম্পাদন করে বিল উঠিয়ে নেন। রাস্তা ভেঙে গেলে বা ধসে গেলে এ ক্ষেত্রে বৃষ্টির দোহাই দেয়া হয়।

নাগরিক সুবিধা নিশ্চিত ও যানজট কমানোর জন্য ফ্লাইওভার নির্মাণ করা হয়েছে। আরো ফ্লাইওভার নির্মাণের কাজ চলছে। ফ্লাইওভারের কারণে এক জায়গায় যানজট কমলেও অপর জায়গায় বেড়েছে। আবার অপরিবর্তনীয়ভাবে তৈরি করা ফ্লাইওভার অনেক ক্ষেত্রে যানজট না কমিয়ে তা বাড়িয়ে দিয়েছে।

যানজট জনদুর্ভোগ কমানোর জন্য ইতিমধ্যে কমিটি গঠন করা হয়েছে। ঢাকা পরিবহন সমন্বয় কর্তৃপক্ষের নির্বাহী পরিচালক মো. কায়কোবাদ হোসেনকে সভাপতি এবং মগবাজার-মৌচাক ফ্লাইওভার প্রকল্পের পরিচালক এলজিইডির নির্বাহী প্রকৌশলী নাজমুল আলমকে কমিটির সদস্য সচিব করা হয়েছে। কমিটির অন্য সদস্যরা হলেন সড়ক বিভাগের যুগ্ম সচিব মো. জামাল উদ্দিন, স্থানীয় সরকার বিভাগের যুগ্ম সচিব আকতার হোসেন, উত্তর সিটি করপোরেশনের প্রধান প্রকৌশলী বি. জে. ফিরোজ রহমান, দক্ষিণ সিটি করপোরেশনের প্রধান প্রকৌশলী মো. জাহাঙ্গীর আলম, ডিসিসির যুগ্ম পুলিশ কমিশনার (ট্রাফিক) মোসলেহ উদ্দিন ও ঢাকা ওয়াসার উপ-ব্যবস্থাপনা পরিচালক কামরুল ইসলাম চৌধুরী।

সরকারের পক্ষ থেকে প্রজ্ঞাপন জারি করে এ কমিটি গঠন করা হলেও কমিটিকে সক্রিয় ভূমিকা পালন করতে কোথাও দেখা যায়নি। কমিটি গঠনের পর ঢাকার যানজট তো কমেইনি বরং বেড়েছে।

খোঁজ নিয়ে জানা যায়, ঢাকা শহরের পানি বের হয়ে যাওয়ার জন্য ৪৩টি খাল ছিল। এই ৪৩টি খালের ৩৬টি দখল হয়ে গেছে। রাজউক, সিটি করপোরেশন, ওয়াসা পৃথকভাবে ২০ দফা উচ্ছেদ অভিযান চালিয়েও এসব খাল উদ্ধার করতে পারেনি। এর মধ্যে কল্যাণপুর খালটি উদ্ধারে ২০০৭ সালে ১১ দফা অভিযান চালানো হয়। সে সময় খালটি উদ্ধারও করা হয়। কিন্তু বর্তমান সরকার ক্ষমতায় এলে স্থানীয় সাংসদ আসলামুল হক আসলামের ঘনিষ্ঠজনরা সেটি দখল করে নেয়। গত চার দশকে ভরাট ও দখল হয়ে যাওয়া খালগুলোর অন্যতম হচ্ছে কাঁটাসুর, রামচন্দ্রপুর, বাইসডেকি, ইব্রাহিমপুর, বাউনিয়া, আবদুল্লাহপুর, দিয়াবাড়ি, পরীবাগ, রাজাবাজার, রায়েরবাজার, হাজারীবাগ, কামরাঙ্গীরচর, গোপীবাগ, সেগুনবাগিচা, ধোলাই খাল, শাহজাহানপুর, খিলগাঁও-বাসাবো, ধলপুর, মাজা, দক্ষিণগাঁও, নন্দীপাড়া, সুতি খাল ও বাড্ডা। এসব জায়গায় এখন আর খালের কোনো অস্তিত্ব নেই। গুলশান, মহাখালী ও ধানমন্ডির খাল পরিণত হয়েছে লেকে। মেরাদিয়া ও গজারিয়া খাল পরিণত হয়েছে জীর্ণ নালায়। ঢাকা ওয়াসা ২৬টি খালের দৃশ্যমান দাবি করলেও বাস্তবে তার অস্তিত্ব নেই। অধিকাংশ খাল ভরাট ও বেদখল হয়ে যাওয়ায় দিন দিন রাজধানীতে জলাবদ্ধতা বাড়ছে।

ব্রাইট বাংলাদেশ বা বিবি ফাউন্ডেশনের গবেষণা সূত্রে জানা যায়, মুঘল আমল থেকে ঢাকায় ৫০টি খালের অস্তিত্ব ছিল। এর ২৪টি খালের এখন আর কোনো অস্তিত্ব নেই। ওই ফাউন্ডেশন সূত্রে আরো জানা যায়, ১৯৬০ সালে ঢাকা শহরে জলাশয় ও নিম্নভূমির পরিমাণ ছিল ১৬ হাজার ৪৭৯ দশমিক ৬ হেক্টর। ১৯৮৮ সালে তা কমে হয়েছে ১৪ হাজার ৮২১ দশমিক ৩৫ হেক্টর। ২০০৮ সালে তা হয়েছে ১০ হাজার ৭৭৫ দশমিক ৯ হেক্টর। ২০১৩ সালে তা হয়েছে ৯ হাজার ৩২৫ হেক্টর। ১৯৬০ থেকে ২০১৩ সাল পর্যন্ত এ হ্রাসের পরিমাণ ৬২ দশমিক ৫৩ শতাংশ, ইউএনডিপি পরিসংখ্যান অনুযায়ী ঢাকা শহরে মোট ভূভাগের মাত্র ১৫ শতাংশ জলাশয়। যেগুলো আগে বিভিন্ন খালের মাধ্যমে বৃষ্টিজল, তুরাগ, শীতলক্ষ্যা ও বালু নদীর সঙ্গে যুক্ত ছিল।

এসব খালের অস্তিত্ব নেই, এমনকি নদীর সঙ্গে কোনো সংযোগও নেই। যে কারণে বৃষ্টি নামলেই জলজট সৃষ্টি হয়। বিশেষজ্ঞদের মতে, এসব খাল নির্বিচারে দখল ও ভরাট হয়ে যাওয়ায় ঢাকা শহর জলজটে আক্রান্ত হচ্ছে। আর জলজটের কারণেই যানজট আরো তীব্র হচ্ছে। এসব কারণে ঢাকা শহরে বিরূপ প্রভাব পড়তে শুরু করেছে। সেক্ষেত্রে আগামী ১০ বছরের ঢাকা স্থায়ী জলাবদ্ধতার নগরীতে পরিণত হবে।

ছবি : সুদীপ্ত সালাম